

Rapport

Wegenbeheerplan Hilversum 2023-2027

Opdrachtgever:

Gemeente Hilversum

Dhr. F. Loosman



Datum : 13 April 2023

Ons kenmerk : IN/22080/0080

Opgesteld door : Rob Kuppeveld

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Doel wegenbeheerplan	4
1.3 Voorwerk	4
1.4 Leeswijzer	4
2. Kaders en richtlijnen	5
2.1 Wettelijk kader	5
2.2 Bestuurlijk kader	5
2.3 Richtlijnen	6
2.4 Trends en ontwikkelingen	6
2.4.1 Hergebruik bestratingsmateriaal	6
2.4.2 Duurzaam asfalt	6
3. Areaal	7
3.1 Kwantiteit	9
3.1.1 Verhardingstype	9
3.1.2 Wegtype en verhardingsfunctie	9
3.2 Kwaliteit	10
3.3 Kwaliteit per wegtype	10
3.4 Kwaliteit per wijk	12
4. Beheerstrategie	13
4.1 Inspecties	13
4.2 Open verharding	13
4.3 Gesloten verharding	13
4.4 Klachten en meldingen	13
5. Financieel	14
5.1 Financieel kader	14
5.2 Beschikbaar budget	15
5.3 Benodigd budget	15
5.3.1 Exploitatie	15
5.3.2 Achterstand open verhardingen en gesloten verhardingen	16
5.4 Vervanging einde levensduur	16
6. Conclusie en aanbeveling	18
6.1 Onderhoudsbudget	18
6.2 Extra benodigd onderhoudsbudget	18
6.3 Vervangingsbudget	19
Bijlage 1 Wettelijke en bestuurlijke kaders	20

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het beheer van de openbare ruimte is één van de kerntaken van de gemeente Hilversum. De openbare ruimte is de buitenruimte die voor iedereen toegankelijk is en in eigendom of beheer is van de gemeente Hilversum. Het vormt de woon-, leef-, werk- en recreatie omgeving van bewoners en bezoekers van de gemeente. Een goed onderhouden en aantrekkelijke openbare ruimte vervult een belangrijke functie en laat mensen zich thuis voelen. Een dergelijke openbare ruimte draagt bij aan de algemene gezondheid, de sociale veiligheid en de economische positie van een gemeente. Door de vele verschillende functies en gebruikers moet de openbare ruimte aan een breed pakket van eisen voldoen.

1.2 Doel wegenbeheerplan

In het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) is vastgelegd, dat voor het beheer van kapitaalgoederen (onder andere wegen, groen en riolering) beheerplannen beschikbaar moeten zijn.

Om te kunnen voldoen aan de eisen uit het BBV dient het wegenbeheerplan opgesteld te worden. Voor het in stand houden van het wegenareaal is conform het BBV een beheerplan met een meerjarenonderhoudsprogramma nodig.

Het doel van het wegenbeheerplan is, op basis van de verzamelde gegevens over de staat van onderhoud van de wegen, inzicht geven over de kosten die de komende beheerperiode aan wegenonderhoud dienen te worden uitgegeven om het wegenareaal veilig en begaanbaar te houden binnen de wettelijke, bestuurlijke en financiële kaders.

1.3 Voorwerk

De gemeente Hilversum maakt gebruik van een integraal beheersysteem. De geografische en administratieve gegevens van alle verhardingen binnen de beheergrenzen van de gemeenten zijn recent geactualiseerd op basis van de BGT.

Deze verhardingen zijn geïnspecteerd conform de CROW-richtlijnen (CROW-publicatie 146). De inspectieresultaten zijn verwerkt in het beheersysteem, waarna een basisplanning is opgesteld.

1.4 Leeswijzer

Als eerst zijn in hoofdstuk 2 de wettelijke en bestuurlijke kaders beschreven, tevens worden de richtlijnen en trends en ontwikkelingen besproken waarbinnen het wegbeheer valt. Het areaal en de kwaliteit is beknopt omschreven in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 is de beheerstrategie beschreven. Hoofdstuk 5 gaat in op de financiële kaders en benodigde kosten. Ten slotte is in de bijlage meer uitleg gegeven over de kaders die van toepassing zijn.

2. Kadern en richtlijnen

De weggebruiker moet zich zo veilig mogelijk van A naar B kunnen verplaatsen. De wegbeheerder is verantwoordelijk om de wegen in orde te brengen en te houden om de veiligheid te waarborgen. Om dit te kaderen zijn er landelijke wetten en kaders opgesteld. Daarnaast zijn er bestuurlijke kaders van invloed op het beheer van het wegenareaal. Ten slotte zijn er landelijke richtlijnen die de wegbeheerder ondersteunen in het beheerproces.

2.1 Wettelijk kader

- Grondwet;
 - **Doel:** verplichting van de gemeente om leefbaarheid te borgen
- Wegenverkeerswet;
 - **Doel:** verkeersveiligheid en functioneel gebruik waarborgen
- Wegenwet;
 - **Doel:** op verantwoorde wijze de staat van het wegenareaal in stand houden.
- Burgerlijk wetboek:
 - **Doel:** regulering van risicoaansprakelijkheid, schuldaansprakelijkheid en aansprakelijkheidsrisico.
- Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten:
 - **Doel:** activeren en reguleren kapitaalgoederen.
- Code Milieu Verantwoord Wegbeheer;
- VN-Verdrag Handicap;
 - **Doel:** een toegankelijk openbare ruimte
- Wet geluidshinder;
 - **Doel:** bewoners beschermen tegen geluidhinder
- Omgevingswet.
 - **Doel:** strategische planvorming voor lange termijn

2.2 Bestuurlijk kader

- Coalitieakkoord 2022-2026 'Hilversum Koesteren';
 - Thema's: leefomgeving, bereikbaarheid en veiligheid.
 - Uitgangspunten: gemeente blijft groeien, met behoud van groene omgeving t.o.v. aanwezige cultuur, recreatie en huisvesting.
- Programmabegroting 2022 (nota kapitaalgoederen);
 - Thema's: verkeersveiligheid, bereikbaarheid en doorstroming
 - Uitgangspunten: onderhoud op B-niveau, behouden van duurzaamheid, wonen, welzijn en mobiliteit bij woningbouw, autoluw centrum en goede doorstroming buitenring.
- Kadernota 2021 'Samen uit de coronacrisis';
 - Thema's: financiële orde
 - Uitgangspunten: de zorg voor inwoners is onverminderd, begroting is structureel en sluitend, blijvend investeren in de toekomst.
- Mobiliteitsvisie 2040 Hilversum.
 - Thema's: verkeer, vervoer en bereikbaarheid

- Uitgangspunten: rekening houden met natuur, economie en leefbaarheid en het groene karakter van Hilversum behouden.

2.3 Richtlijnen

- CROW:
 - Publicatie 147: Wegbeheer 2011;
 - Publicatie 210: Richtlijn omgaan met vrijgekomen asfalt 2015;
 - Publicatie 264: Handboek verkeerswetgeving 2008;
 - Publicatie 380: Beeldkwaliteitscatalogus openbare ruimte 2018;
 - Publicatie 328 t/m 331: Handboek wegontwerp;
 - Publicatie 337: Richtlijn toegankelijkheid.
- Duurzaam veilig.

In de bijlage zijn de genoemde onderdelen van wettelijk en bestuurlijk kader en richtlijnen toegelicht.

2.4 Trends en ontwikkelingen

De gemeente Hilversum wil aansluiting houden op een aantal trends en ontwikkelingen die betrekking hebben op verantwoord maatschappelijk ondernemen. Met name het thema duurzaamheid speelt hierin een rol.

2.4.1 Hergebruik bestratingsmateriaal

Een goed voorbeeld is hergebruik (circulariteit) van gebakken klinkers. Een kwalitatief gebakken klinker gaat minimaal 125 jaar mee. Het toepassen en hergebruiken van gebakken klinkers hebben een aantal voordelen:

- Grondstoffen (klei) komen uit Nederland (lage milieu-impact van het transport)
- Langdurige levensloop (gemiddeld 180 jaar)
- Kleurecht
- Bijdrage afname CO2-uitstoot

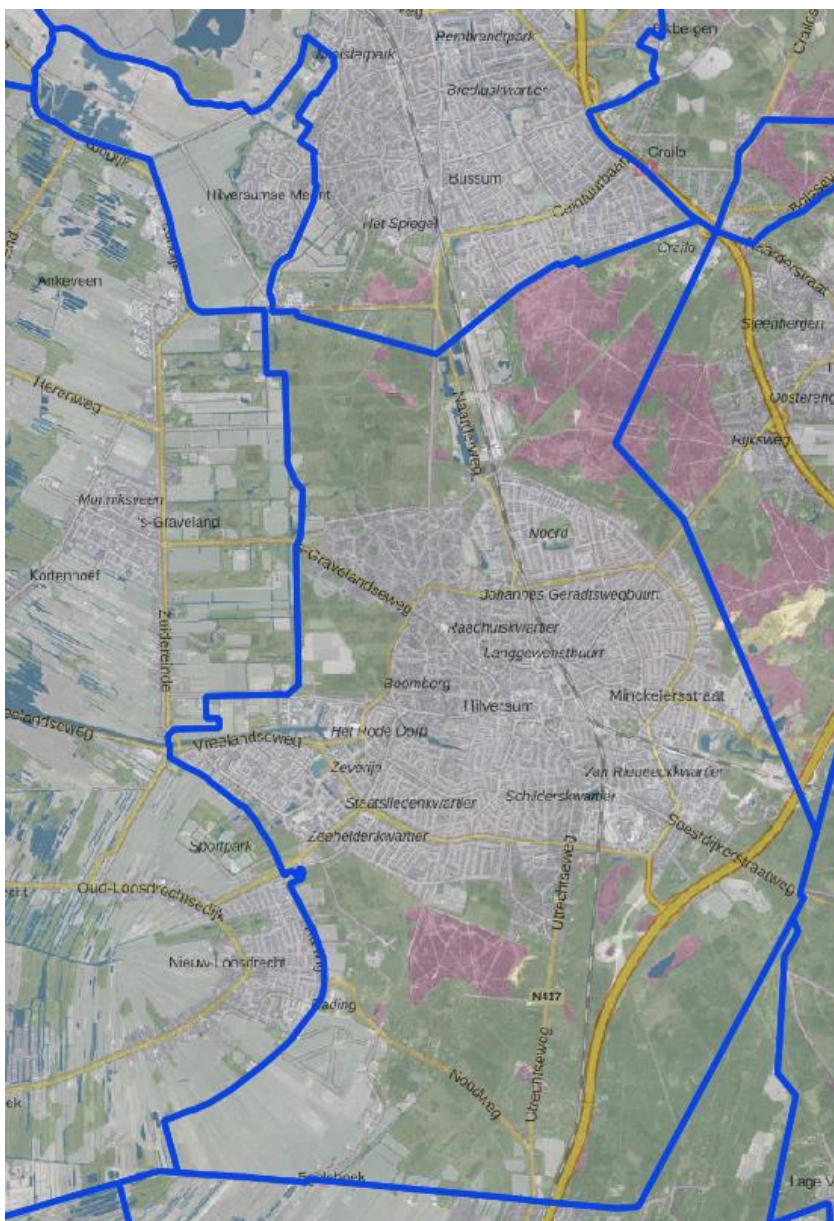
Het hoogwaardig hergebruik van betonstraatstenen en -tegels gebeurt minder vanwege de beperkte levensduur. Bestratingsmateriaal van beton gaan hooguit 50 jaar mee. Er zijn ontwikkelingen om gebruikte betonstraatstenen en -tegels te recyclen in nieuwe betonproducten en in combinatie met olifantengras tot biobased betonstraatstenen. Deze laatste innovatie is nog vrij nieuw en wordt nog op kleine schaal toegepast.

2.4.2 Duurzaam asfalt

Om asfalt zo duurzaam en circulair mogelijk toe te passen heeft het CROW heeft het project 'Aantoonbaar Duurzaam Asfalt (ADA)' opgezet om de waardes van de Milieukostenindicator (MKI) en CO2-reductie aan te tonen. Het project ADA geeft daarmee invulling aan de doelstellingen van het Programma Asfalt Impuls. Om opdrachtgevers te faciliteren wordt er een platform ontwikkeld waarmee het effect van duurzame innovatie bepaald kan worden. De verwachting is dat deze ontwikkeling in 2023 operationeel is.

3. Aeraal

De gemeente Hilversum is een plaats en gemeente in de provincie Noord-Holland en de grootste plaats in de landstreek het Gooi. Hilversum huisvest veel landelijke omroepbedrijven en wordt ook wel aangeduid als de 'mediastad'. De gemeente duidde zichzelf ook aan enerzijds als 'tuinstad', vanwege de groene omgeving, die deel uitmaakt van Goois Natuurreservaat en Natuurmonumenten en in bredere zin van het Groene Hart, en anderzijds, vanwege het relatief grote aantal villa's, als 'villadorp'. De gemeente beschikt over circa 328 km weglengte (CBS) en 3.975.000 m² aan verhardingen. De totale waarde van de verharding bedraagt ca. €429 miljoen.



Afbeelding 4.1 Ligging gemeente Hilversum

3.1 Kwantiteit

3.1.1 Verhardingstype

De gemeente Hilversum beschikt over circa 3.975.460 m² wegverhardingen, inclusief halfverharde en onverharde wegen. In tabel 4.2 is een verdeling van het areaal per verhardingstype weergegeven.

Verhardingstype	Oppervlakte (m ²)	Percentage areaal
Gesloten verharding	1.273.832	32,04%
Open verharding	2.395.629	60,26%
Ongebonden verharding	305.999	7,70%
Totaal	3.975.460	100,00%

Tabel 4.2 Verdeling wegenareaal Hilversum per verhardingstype

3.1.2 Wegtype en verhardingsfunctie

Wegen worden conform CROW wegbeheersystematiek ingedeeld in zeven verschillende wegtypen (wegtype 1 t/m 7). Het wegtype geeft informatie over de gebruiksfunctie en verkeersbelasting (tabel 4.3). Een intensief bereiden weg zal meer onderhoud nodig hebben dan een weinig bereiden weg.

Wegtype	Oppervlakte (m ²)	Percentage areaal	Voorbeeld(en)
1. Hoofdweg	n.v.t.	n.v.t.	Auto(snel)weg
2. Zwaar belaste weg	42.051	1,06%	Provinciale weg
3. Gemiddeld belaste weg	323.956	8,15%	Stadsontsluitingsweg, busbaan, industrieweg
4. Licht belaste weg	227.957	5,73%	Buurtonsluitingsweg, parallelweg, landbouwweg
5. Weg in woongebied	1.841.356	46,32%	Woonstraat, woonerf, parkeerterrein, wijkstraat
6. Weg in verblijfsgebied	1.210.500	30,45%	Winkelerf, plein, voetgangersgebied, trottoirs
7. Fietspaden	304.978	7,67%	Vrijliggend fietspad
Niet ingevuld	24.662	0,62%	-
Totaal	3.975.460	100,00%	-

Tabel 4.3 Wegtype (conform CROW) wegverhardingen gemeente Hilversum incl. oppervlakte

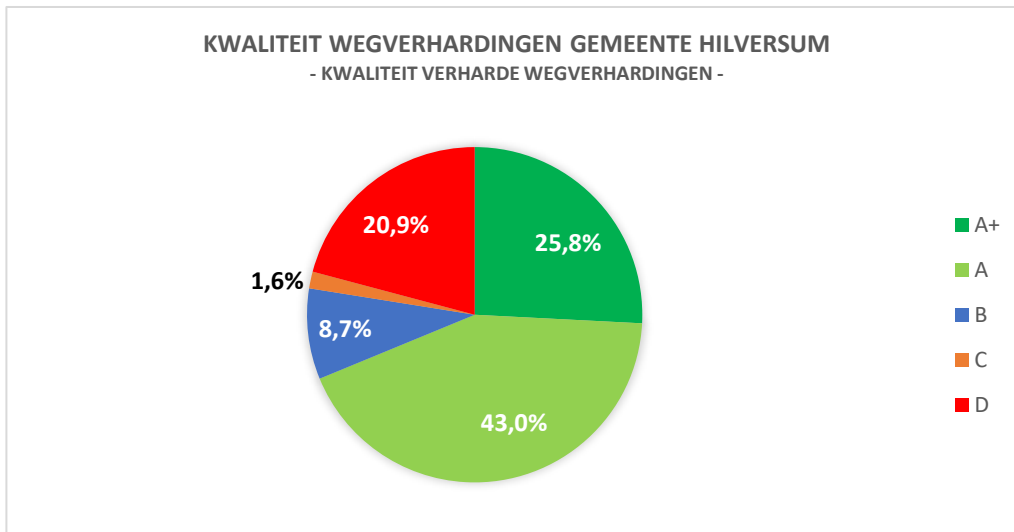
Op zwaar belaste wegen (wegtype 2) komen veel zware transporten van en naar RailPro, zoals de Johannes Gerardtsweg en de Larenseweg. Gemiddeld belaste wegen (wegtype 3) maken hoofdzakelijk deel uit van de Buitenring Hilversum, Binnenring Hilversum, radialen en wegen op bedrijventerreinen, zoals de Oosterengweg. Licht belaste wegen (wegtype 4) zijn wegen die wijken en/of buurten ontsluiten en wegen in het buitengebied, zoals de Van Riebeeckweg en Jan van der Heijdenstraat.

Wegen in woongebieden (wegtype 5) zijn wegen in woonwijken. Voorbeelden hiervan zijn woonstraten, zoals de Javalaan en de Van Beuningestraat. Wegen in verblijfsgebieden (wegtype 6) zijn wegen in winkelerven, pleinen, voetgangersgebieden en trottoirs. Voorbeelden hiervan zijn paden in de parken in de Hilversumse Meent. Fietspaden (wegtype 7) worden gebruikt door fietsers. Het betreft hier alleen vrijliggende fietspaden. Fietsstroken (aanliggende fietspaden) vallen onder hetzelfde wegtype als de rijbaan waar de fietsstroken onderdeel van zijn (bijvoorbeeld de Zuidermeent, wegtype 4).

3.2 Kwaliteit

De wegininspectie op gesloten en open verhardingen is in 2021 uitgevoerd conform de CROW-methodiek (CROW-publicatie 146). Deze methodiek is niet van toepassing voor ongebonden verhardingen. De kwaliteitsoverzichten in dit hoofdstuk zijn exclusief de ongebonden verhardingen. Gelijktijdig is alle data gecontroleerd en aangepast zodat deze actueel, betrouwbaar en compleet is. Hiervoor is de BGT het uitgangspunt geweest. De inspectieresultaten zijn geconverteerd naar een beeldkwaliteitsniveau conform CROW-publicatie 380 om inzicht in de kwaliteit van verhardingen te bieden op een ander aggregatieniveau.

Er zijn vijf verschillende niveaus waarop de kwaliteit ingedeeld is. Dat begint bij niveau A+ zodra een object aangelegd of geplaatst is. Afhankelijk van diverse factoren degradeert de kwaliteit in de loop van de tijd naar een lager niveau. Het laagste niveau is D, dan is er sprake van achterstand, risico op onveilige situaties en mogelijke kapitaalvernietiging.



Grafiek 4.4 Kwaliteit wegenareaal Hilversum

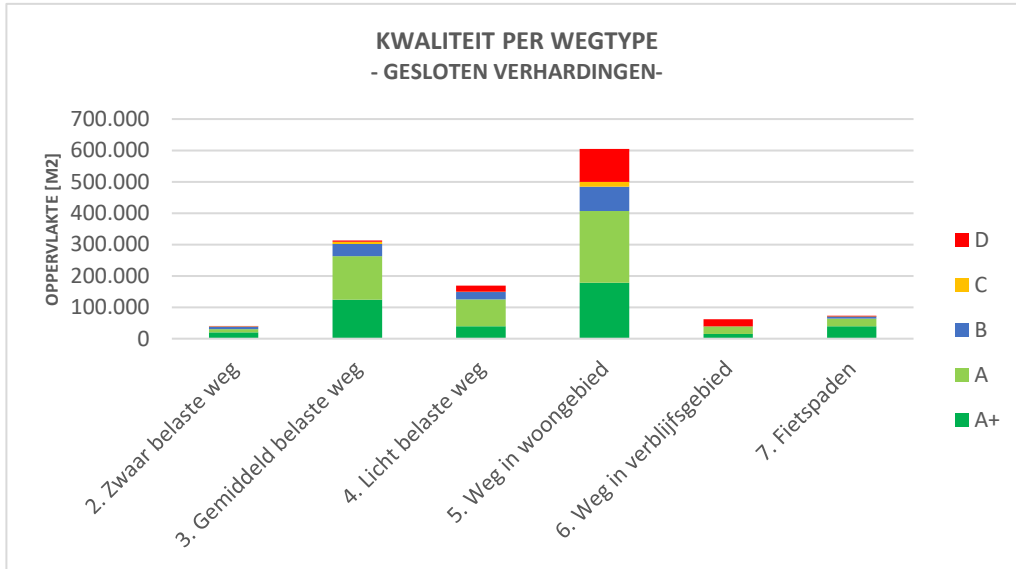
Van het wegenareaal (exclusief ongebonden verhardingen) is 22% onvoldoende, 9% is matig en 69% is voldoende. In vergelijking met de vorige inspectie uit 2018 is de kwaliteit van het wegenareaal verslechtert. Uit het vergelijk blijkt dat de achterstand is toegenomen met 5%. Dat is voornamelijk veroorzaakt door de boomwortelproblematiek. Daarnaast is er bezuinigd op structureel onderhoud waardoor de achterstand is toegenomen. Deze trend is ook zichtbaar voor de kwaliteit op de middellange termijn. Verwacht wordt dat de achterstand zal toenemen bij gelijkblijvend budget en onveranderde beheerstrategie.

Kwaliteitsniveau	Beeldkwaliteit	Onderhoudstermijn	2018	2021
Voldoende	A+ en A	Lange termijn (>5 jaar)	78%	69%
Matig	B	Middellange termijn (3-5 jaar)	5%	9%
Onvoldoende	C en D	Korte termijn (1-2 jaar)	17%	22%

Tabel 4.5 Kwaliteitsvergelijk 2018 – 2021

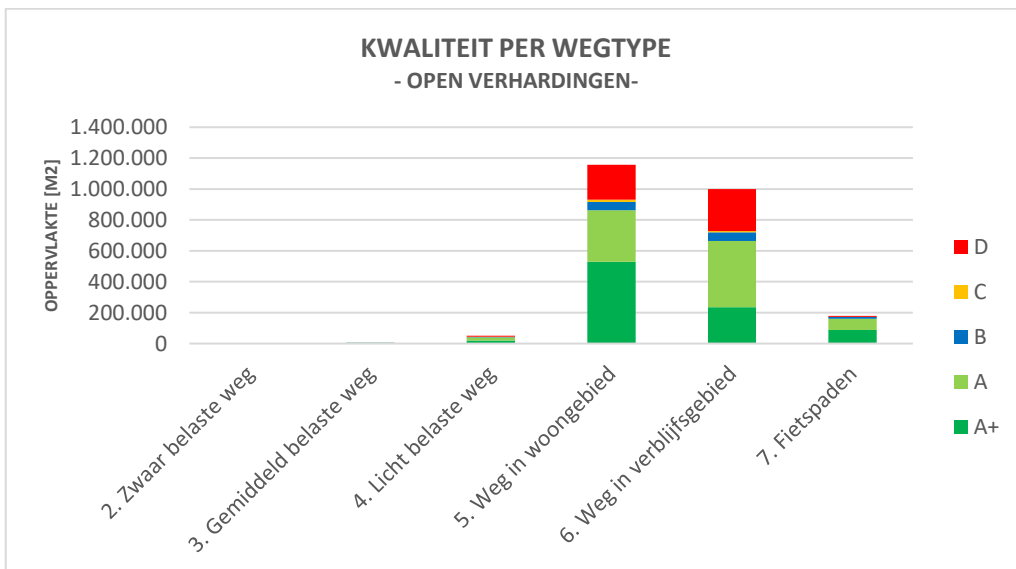
3.3 Kwaliteit per wegtype

Verreweg de meeste gesloten verhardingen (asfalt- en betonverhardingen) zijn aanwezig in woongebieden. Het aandeel onvoldoende kwaliteit is in woongebieden aanzienlijk hoger in vergelijking met andere wegtypes. Strategisch gezien is dit niet uitzonderlijk omdat de onderhoudsprioriteit ligt op wegen die van groter belang zijn zoals de ringwegen en ontsluitingswegen. Echter dient er in de beheerstrategie rekening te worden gehouden met de risico's bij een (aangroeiende) onderhoudsachterstand van ieder wegtype.



Grafiek 4.6 Kwaliteit gesloten verhardingen per wegtype

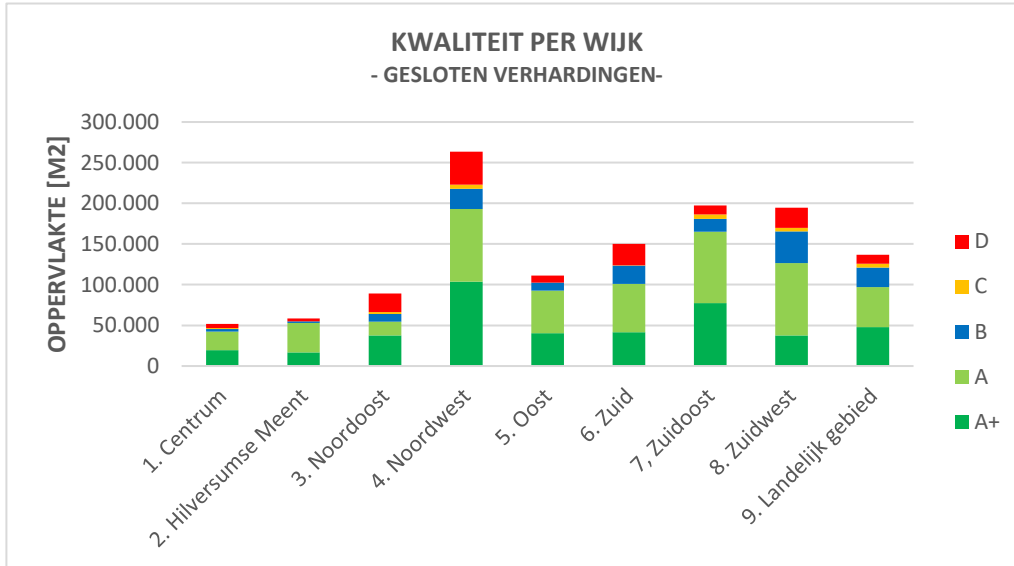
Ruim 90% van de open verhardingen (elementverhardingen) zijn aanwezig in woongebieden (o.a. rijbanen en parkeervakken) en verblijfsgebieden (o.a. pleinen en voetpaden). Aandachtspunt zijn de risico's op voetpaden. In de beheerstrategie zal aangegeven worden hoe deze zoveel mogelijk worden beheerst.



Grafiek 4.7 Kwaliteit open verhardingen per wegtype

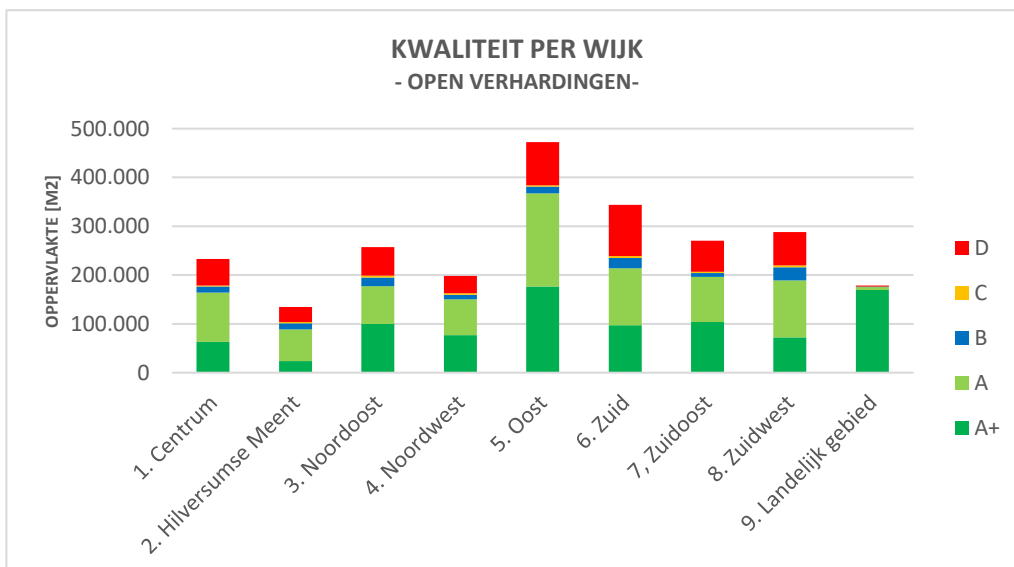
3.4 Kwaliteit per wijk

De meeste gesloten verhardingen zijn te vinden in de wijk Noordwest. De hoeveelheid onvoldoende is in deze wijk ook het grootst ten opzichte van de andere wijken. Andere wijken waarin het aandeel onvoldoende het hoogst is zijn de wijken Zuid en Zuidwest. In de beheerstrategie zal aangegeven worden met welke wijkgerichte aanpak de achterstand en risico's teruggedrongen worden.



Grafiek 4.8 Kwaliteit gesloten verhardingen per wijk

In de wijk Oost zijn de meeste open verhardingen, gevolgd door de wijk Zuid en Zuidwest. Het hoogste areaal onvoldoende bevindt zich in de wijk Zuid. Verder vallen ook de wijken Oost en Zuidwest op. In het buitengebied (wijk Landelijk gebied) is de onderhoudsbehoefte het laagst.



Grafiek 4.9 Kwaliteit open verhardingen per wijk

4. Beheerstrategie

Om de juiste balans te krijgen tussen de technische, financiële en maatschappelijke afwegingen voor het beheer van verhardingen is een beheerstrategie opgesteld. Het zwaartepunt in de strategie ligt op de borging van de veiligheid voor de weggebruiker.

4.1 Inspecties

Het vertrekpunt om inzicht te krijgen in de kwaliteit en de onderhouds- en vervangingsbehoefte is de globale visuele wegininspectie. Deze wordt iedere twee jaar uitgevoerd om de kwaliteit te meten en te monitoren. Na uitvoering van de wegininspectie wordt conform de richtlijnen van de CROW-beheersystematiek een basisplanning opgesteld. Deze planning wordt getoetst wat resulteert in een technisch meerjaren onderhoudsprogramma (MJOP). Essentieel onderdeel in de toetsing is de afstemming met de meerjarenplanning uit het Gemeentelijk Watermanagement Plan (GWP).

4.2 Open verharding

Met de gegevens van de globale visuele wegininspecties wordt de onderhoudsopgave vastgesteld van de open verharding. Door de gemeente in 5 onderhoudsgebieden op te splitsen kan er, met een onderhoudscyclus van 5 jaar, in de hele gemeente planmatig onderhoud uitgevoerd worden. Met deze wijkgerichte aanpak wordt de overlast voor bewoners beperkt tot één periode. Het voorkomt echter niet dat er solitaire locaties zijn die urgent onderhoud nodig hebben, vanwege het risico op onveilige situaties. In deze gevallen krijgen voetpaden en fietspaden voorrang vanwege de kwetsbare groepen en verkeersdeelnemers (fietsers, voetgangers, kinderen, ouderen en minder validen).

Bij het onderhoud aan open verhardingen is er ook altijd afstemming over het verplaatsen en herplaatsen van objecten zoals palen, banken en afvalbakken. Het voordeel is dat er gelijktijdig bepaalt kan worden of er (verkeers)meubilair gesaneerd of bijgeplaatst kan worden.

4.3 Gesloten verharding

Met de gegevens van de globale visuele wegininspecties wordt tevens de onderhoudsopgave van de gesloten verharding vastgesteld. Voor klein onderhoud worden er jaarlijks onderhoudsrondes gepland voor het vullen van scheuren en het herstellen van klinkersleuven en kleine asfaltschades. Voor groot onderhoud, zoals oppervlakte behandelingen en het vervangen van deklagen wordt een separaat onderhoudsplan opgesteld.

Urgent en calamiteiten onderhoud, zoals het herstellen van gaten of verzakkingen in het asfalt wordt vanwege het risico op onveilige situaties direct uitgevoerd.

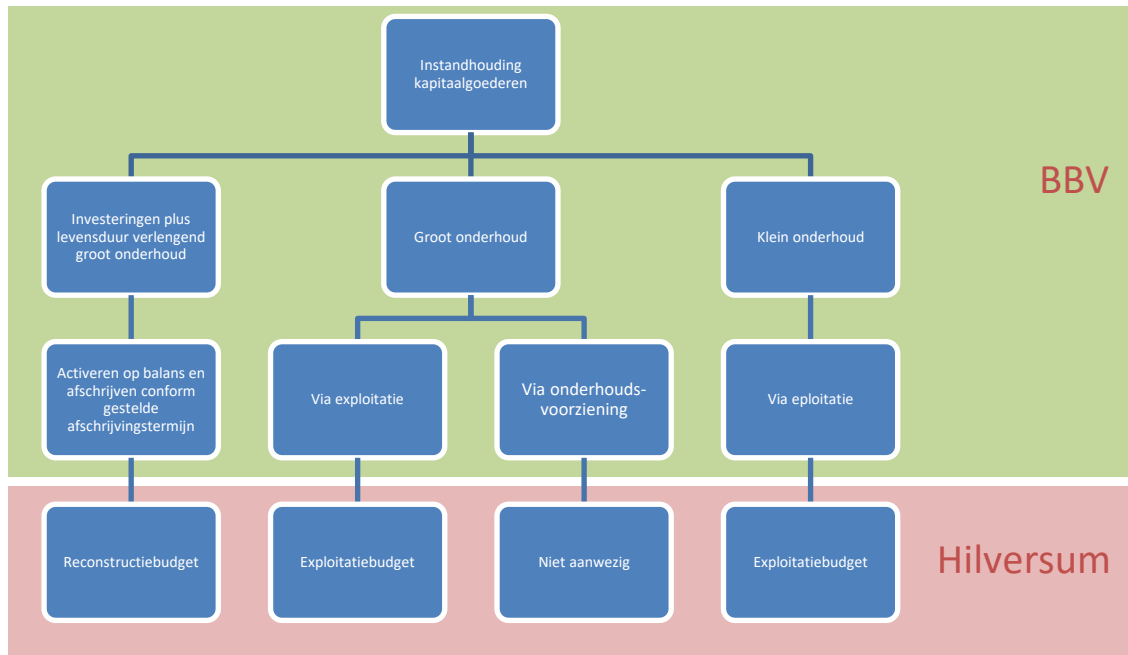
4.4 Klachten en meldingen

Zodra er een klacht of melding binnenkomt via het klantcontactcentrum (KCC), beoordeelt de wegbeheerder/toezichthouder of de verkeersveiligheid in het geding is. Als dat het geval is stuurt hij de onderhoudsaannemer aan om de schade direct te repareren. Als de veiligheid niet in geding is wordt de klacht of melding opgenomen in het wijkonderhoudsprogramma.

5. Financieel

5.1 Financieel kader

De gemeente Hilversum beschikt over een jaarlijks onderhoudsbudget voor de instandhouding van het wegareaal. In het onderstaande model is weergegeven hoe de gemeente invulling geeft aan de financiële kaders zoals deze in het BBV zijn weergegeven.



Afbeelding 5.1 Financieel kader BBV-Hilversum

In de BBV wordt onderscheid gemaakt tussen groot onderhoud en levensduur verlengend groot onderhoud. Een maatregel die levensduur verlengend is wordt beschouwd als een investering. Echter laat de BBV het aan de uitvoerende instantie over zelf te bepalen onder welke categorie de betreffende onderhoudsmaatregelen vallen. In het onderstaande overzicht is dit voor de gemeente Hilversum weergegeven.

Verhardingstype	Maatregel regulier groot onderhoud (exploitatie)	Investerings + levensduur verlengend groot onderhoud (investering)
Gesloten verharding	Bovenlaag (gedeeltelijk) vervangen Tussenlaag (gedeeltelijk) vervangen Oppervlaktebehandeling	Kantverharding aanbrengen Constructie verbreden Fundering vervangen Preventief onderhoud (sealen) Onderlaag (gedeeltelijk) vervangen
Open verharding (inclusief halfverharding)	Herstraten met bestaand materiaal Herstraten met nieuw materiaal Opvullen	Fundering vervangen

Tabel 5.2 Overzicht onderhoudsmaatregelen Hilversum

5.2 Beschikbaar budget

Voor het onderhoud van het wegenareaal (inclusief ongebonden verhardingen) beschikt de gemeente Hilversum vanaf 2023 over een exploitatie budget van gemiddeld €2.916.000 per jaar. Dit is inclusief het investeringsbudget voor deklagen en de toegekende verhoging vanaf 2023 van €450.000 voor klein onderhoud open verhardingen om de geconstateerde achteruitgang te stagneren.

Exploitatie	2023	2024	2025	2026	2027
Klein onderhoud Open verharding	€ 1.748.000	€ 1.748.000	€ 1.748.000	€ 1.748.000	€ 1.748.000
Groot onderhoud Open verharding	€ 893.000	€ 893.000	€ 893.000	€ 893.000	€ 893.000
Klein onderhoud Gesloten verharding					
Totaal Exploitatie	€ 2.641.000	€ 2.641.000	€ 2.641.000	€ 2.641.000	€ 2.641.000
Investing					
GO gesloten verhardingen (IP deklaag vervanging, inclusief VAT)	€ 307.000	€ 307.000	€ 307.000	€ 307.000	€ 307.000

Tabel 5.3 Beschikbaar budget wegverhardingen Hilversum

In de huidige situatie wordt het vervangen van de bovenste deklagen beschouwd als een investering. Omdat het vervangen van de bovenste deklagen geen invloed heeft op de levensduur van de constructie wordt geadviseerd om deze maatregel te beschouwen als groot onderhoud en het budget toe te voegen aan het exploitatiebudget.

5.3 Benodigd budget

Op basis van globale visuele wegininspectie (GVI) en de theoretische levensduur is berekend wat de komende jaren nodig is voor het onderhoud van wegverhardingen, hierin is ook de huidige achterstand meegenomen.

5.3.1 Exploitatie

Om het onderhoud op peil te houden is een theoretische berekening gemaakt waarbij is uitgegaan van een cyclische onderhoudsmaatregelen en een levensduur van 75 jaar. De theoretische levensduur levert een eenheidsprijs per m² per jaar op voor de exploitatie gedurende de gehele levensduur.

Exploitatie	2023	2024	2025	2026	2027
Benodigd budget Open verharding	€ 1.669.799	€ 1.669.799	€ 1.669.799	€ 1.669.799	€ 1.669.799
Beschikbaar budget Open verharding	€ 1.748.000	€ 1.748.000	€ 1.748.000	€ 1.748.000	€ 1.748.000
Vershil Open verharding	€ 78.201	€ 78.201	€ 78.201	€ 78.201	€ 78.201
Benodigd budget Gesloten verharding	€ 1.099.977	€ 1.099.977	€ 1.099.977	€ 1.099.977	€ 1.099.977
Beschikbaar budget Gesloten verharding	€ 893.000	€ 893.000	€ 893.000	€ 893.000	€ 893.000
Vershil Gesloten verharding	€ -206.977	€ -206.977	€ -206.977	€ -206.977	€ -206.977
Totaal verschil	€ -128.776	€ -128.776	€ -128.776	€ -128.776	€ -128.776

Tabel 5.4 Benodigd onderhoudsbudget voor wegverhardingen Hilversum

In de huidige situatie wordt het vervangen van deklagen beschouwd als een investering. In bovenstaande overzicht is dit budget niet meegenomen als beschikbare budget. Het vervangen van de deklagen is wel meegenomen is het benodigde budget Gesloten verhardingen. Daarmee sluit het beter aan op de uitgangspunten van de BBV.

5.3.2 Achterstand open verhardingen en gesloten verhardingen

Om de achterstand terug te brengen naar acceptabele werkvoorraad van 7% achterstallig is op basis van de globale visuele wegininspectie is er een financiële behoefte vastgesteld van ca. €5.912.895. In de berekening voor het benodigd budget is uitgegaan dat niet alle werkzaamheden ten laste komen van het wegbeheer. Er zijn namelijk wegen die in combinatie met het riool vervangingswerkzaamheden worden vervangen, dit betreft ca. 5% van het totale achterstandsopgaven.

Ervan uitgaande dat de achterstandswerkzaamheden meegenomen kunnen worden in de reguliere onderhoudscyclus van 5 jaar is het benodigde budget verdeeld over 5 jaar (tabel 5.5).

Exploitatie	2023	2024	2025	2026	2027	Totaal
Achterstand Open verhardingen	€ 881.725	€ 881.725	€ 881.725	€ 881.725	€ 881.725	€ 4.408.625
Achterstand Gesloten verhardingen	€ 300.854	€ 300.854	€ 300.854	€ 300.854	€ 300.854	€ 1.504.270
Totaal achterstand	€ 1.182.579	€ 1.182.579	€ 1.182.579	€ 1.182.579	€ 1.182.579	€ 5.912.895

Tabel 5.5 Benodigd budget inlopen achterstand wegverhardingen Hilversum

5.4 Vervanging einde levensduur

Op basis van de globale visuele wegininspectie en de rioolvervangingsopgave is een bedrag berekend voor de vervangingsopgave in combinatie met het riool en de resterende weg vervangingen van afgeschreven wegen.

In het Gemeentelijk Watermanagement Plan (GWP) is aangegeven dat er aanvullend krediet benodigd is voor integrale wegvervanging in combinatie met de rioolvervangingsopgave. Dit krediet valt onder “vervanging afgeschreven wegen”. Voor een klein deel van de verharding wordt verwacht dat de verhardingsconstructie (inclusief fundering) aan vervanging toe zijn aan het einde van de levensduur en niet in combinatie met rioolvervangingen kan worden uitgevoerd. In de onderstaande tabel is aangegeven wat het benodigde en beschikbare budgetten zijn voor de vervanging van verhardingen, in combinatie met of separaat van de rioolvervangingsopgave. Onderstaande investeringsbedragen zijn inclusief de VAT kosten.

Aangezien het vervangen van de deklagen is meegenomen is het benodigde exploitatie budget van Gesloten verhardingen is het in onderstaande tabel buiten beschouwing geladen, zowel bij het benodigde als het beschikbare budget (€376.000).

Investering	2023	2024	2025	2026	2027
Benodigd budget integrale vervangingen verharding i.c.m. rioolvervangingen	€ 3.852.000	€ 5.624.000	€ 5.624.000	€ 5.624.000	€ 5.624.000
Benodigd budget vervanging afgeschreven wegen los van rioolvervangingen	-	€ 340.000	€ 340.000	€ 340.000	€ 340.000
Totaal benodigd budget Vervanging afgeschreven wegen	€ 3.852.000	€ 5.964.000	€ 5.964.000	€ 5.964.000	€ 5.964.000
Beschikbaar budget Wegwerkzaamheden in combinatie met rioleringen	€ 376.000	€ 376.000	€ 376.000	€ 376.000	€ 376.000
Beschikbaar budget Vervanging verharding	€ 3.476.000	€ 3.476.000	€ 3.476.000	€ 3.476.000	€ 3.476.000
Totaal beschikbaar budget Vervanging afgeschreven wegen	€ 3.852.000	€ 3.852.000	€ 3.852.000	€ 3.852.000	€ 3.852.000
Verschil	-	€ -2.112.000	€ -2.112.000	€ -2.112.000	€ -2.112.000

Tabel 5.6 Jaarlijkse kosten vervanging

6. Conclusie en aanbeveling

De kwaliteit van de verhardingen is achteruit gegaan. Tussen 2018 en 2021 is de achterstand jaarlijks met 1% (ca. 360.000 m²) aangegroeid tot een huidige kwaliteitsniveau D van 22% (achterstand).

De huidige onderhoudsbudgetten zijn niet toereikend voor het benodigd onderhoud en het inlopen van de onderhoudsachterstand. Met de huidige budgetten zal de achterstand steeds verder oplopen en worden de risico's op ongevallen en aansprakelijkheid steeds groter.

6.1 Onderhoudsbudget

Om de achteruitgang te stagneren is er vanaf 2023 extra budget beschikbaar gesteld voor het klein onderhoud aan Open verhardingen. Uit berekeningen voor dit beheerplan kan geconcludeerd worden dat het huidige budget voldoende is om het huidige areaal aan Open verhardingen te onderhouden. Voor Gesloten verhardingen is echter nog wel extra budget nodig van ca. €207.000. In totaal is er een tekort van ca. €128.776 om het gehele verhardingsareaal op het gewenste kwaliteitsniveau en binnen de wettelijke en bestuurlijke kaders te kunnen onderhouden.

Exploitatie	2023	2024	2025	2026	2027
Benodigd budget Open verharding	€ 1.669.799	€ 1.669.799	€ 1.669.799	€ 1.669.799	€ 1.669.799
Beschikbaar budget Open verharding	€ 1.748.000	€ 1.748.000	€ 1.748.000	€ 1.748.000	€ 1.748.000
Verschil Open verharding	€ 78.201	€ 78.201	€ 78.201	€ 78.201	€ 78.201
Benodigd budget Gesloten verharding	€ 1.099.977	€ 1.099.977	€ 1.099.977	€ 1.099.977	€ 1.099.977
Beschikbaar budget Gesloten verharding	€ 893.000	€ 893.000	€ 893.000	€ 893.000	€ 893.000
Verschil Gesloten verharding	€ -206.977	€ -206.977	€ -206.977	€ -206.977	€ -206.977
Totaal verschil	€ -128.776	€ -128.776	€ -128.776	€ -128.776	€ -128.776

Tabel 6.1 Benodigd onderhoudsbudget voor wegverhardingen Hilversum

In bovenstaande overzicht is het benodigde budget voor het vervangen deklagen budget niet meegenomen als beschikbare budget. Het vervangen van de deklagen is wel meegenomen is het benodigde budget Gesloten verhardingen. Daarmee sluit het beter aan op de uitgangspunten van de BBV.

6.2 Extra benodigd onderhoudsbudget

Om de kwaliteit van de verhardingen op het gewenste niveau te kunnen houden is een verhoging van het structureel onderhoudsbudget nodig met € 128.775. Om de opgelopen achterstand in 5 jaar terug te brengen naar een acceptabele werkvoorraad van 7% achterstallig onderhoud, is er voor de komende 5 jaar €1.182.5790 per jaar incidenteel budget nodig.

Dit budget biedt mogelijkheden tijdens de reguliere onderhoudscyclus van 5 jaar selectief klein en groot onderhoud uit te voeren zodat grote vervangingen voor einde levensduur en kapitaalvernietiging worden vermeden.

In deze berekening voor het benodigd budget is uitgegaan dat ca. 5% van de achterstandsopgave in combinatie met het riool vervangingswerkzaamheden worden vervangen.

Exploitatie	2023	2024	2025	2026	2027	Totaal
Achterstand Open verhardingen	€ 881.725	€ 881.725	€ 881.725	€ 881.725	€ 881.725	€ 4.408.625
Achterstand Gesloten verhardingen	€ 300.854	€ 300.854	€ 300.854	€ 300.854	€ 300.854	€ 1.504.270
Totaal achterstand	€ 1.182.579	€ 1.182.579	€ 1.182.579	€ 1.182.579	€ 1.182.579	€ 5.912.895

Tabel 6.2 Benodigd inhaalbudget wegverhardingen Hilversum

6.3 Vervangingsbudget

In het Gemeentelijk Watermanagement Plan (GWP) is aangegeven dat er aanvullend krediet benodigd is voor integrale wegvervanging in combinatie met de rioolvervangingsopgave. Dit krediet valt onder “vervanging afgeschreven wegen”. Voor een klein deel van de verharding wordt verwacht dat de verhardingsconstructie (inclusief fundering) aan vervanging toe zijn aan het einde van de levensduur en niet in combinatie met rioolvervangingen kan worden uitgevoerd. In de onderstaande tabel is aangegeven wat het benodigde en beschikbare budgetten zijn voor de vervanging van verhardingen. Onderstaande investeringsbedragen zijn inclusief VAT kosten.

Voor het vervangen van verhardingen is maar beperkt investeringsbudget beschikbaar. Met dit budget kan de gewenste opgave van riolering niet gevolgd worden. Hiervoor is een extra vervangingskrediet nodig van € 2.112.000 per jaar vanaf 2024.

Aangezien het vervangen van de deklagen is meegenomen is het benodigde exploitatie budget van Gesloten verhardingen is het in onderstaande tabel buiten beschouwing geladen, zowel bij het benodigde als het beschikbare budget (€376.000).

Investering	2023	2024	2025	2026	2027
Benodigd budget vervanging afgeschreven wegen	€ 3.852.000	€ 5.964.000	€ 5.964.000	€ 5.964.000	€ 5.964.000
Beschikbaar budget Vervanging afgeschreven wegen	€ 3.852.000	€ 3.852.000	€ 3.852.000	€ 3.852.000	€ 3.852.000
Verschil	-	€ -2.112.000	€ -2.112.000	€ -2.112.000	€ -2.112.000

Tabel 6.3 Jaarlijkse kosten vervanging

Bijlage 1 Wettelijke en bestuurlijke kaders

Wettelijk kader

Grondwet

Volgens Artikel 21 van de Grondwet is de zorg van de overheid gericht op de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu. Het beheer van wegen past in dit grondwetsartikel en van oudsher wordt de zorg voor een goede openbare ruimte dan ook als een taak van de overheid gezien.

Wegenverkeerswet

De Wegenwet van 31 juli 1930 vereist van de beheerder adequaat beheer en onderhoud. De wegbeheerder moet zorgen dat het kapitaal dat in de wegen is geïnvesteerd in stand blijft door het tijdig plegen van onderhoud. De Wegenverkeerswet verwacht dat de wegbeheerder maatregelen treft die de veiligheid van de weggebruiker en het functionele gebruik van de wegen waarborgen. De wet doet een beroep op de publiekrechtelijke zorg van de wegbeheerder voor de veiligheid van de weggebruiker, maar schrijft geen maatregelen voor. Het gaat hierbij om functioneel beheer. Daarnaast is de wegbeheerder op basis van het Nieuw Burgerlijk Wetboek aansprakelijk voor schade die weggebruikers oplopen door onveilige situaties. Dit betekent dat een preventief onderhoudsbeleid, regelmatige weginspecties volgens de landelijke uniforme methode en een goed werkend systeem van wegbeheer onmisbaar zijn.

Wegenwet

De gemeente heeft te zorgen, dat de binnen haar gebied liggende wegen, met uitzondering van de wegen, welke door het Rijk of een provincie worden onderhouden, van die bedoeld in artikel 17 en van die, waarop door een ander tol wordt geheven, verkeren in goeden staat.

Burgerlijk wetboek

De bezitter van een opstal die niet voldoet aan de eisen die men daaraan in de gegeven omstandigheden mag stellen, en daardoor gevaar voor personen of zaken oplevert, is, wanneer dit gevaar zich verwezenlijkt, aansprakelijk, tenzij aansprakelijkheid op grond van de vorige afdeling zou hebben ontbroken indien hij dit gevaar op het tijdstip van het ontstaan ervan zou hebben gekend. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder openbare weg mede begrepen het weglichaam, alsmede de weguitrusting.

Risicoaansprakelijkheid

Er is sprake van risicoaansprakelijkheid indien er een gebrek aan de openbare weg optreedt (in de zin van de Wegenwet) en een weggebruiker als gevolg van dit gebrek schade heeft geleden. Bij risicoaansprakelijkheid gaat de aansprakelijkheid meestal over schade die wordt geleden als gevolg van slecht onderhoud aan de wegen (verharding, bebakening, bebording).

Schuldaansprakelijkheid

Er is sprake van schuldaansprakelijkheid indien schade wordt geleden als gevolg van een onrechtmatige daad. Onder onrechtmatige daad wordt ook verstaan het te lang laten voortbestaan van een gevaarlijke situatie (een verzakking, foutieve of afwezige bebakening en bebording, losliggend split op de weg).

Ook vervolgschade kan leiden tot schuldaansprakelijkheid, bijvoorbeeld indien een weg wordt afgesloten zonder vooroverleg met de aanwonenden.

Aansprakelijkheidsrisico

De laatste jaren is een tendens waar te nemen, dat gemeenten steeds vaker aansprakelijk worden gesteld, onder andere als gevolg van slecht wegonderhoud. Bovendien is er sprake van toenemende mondigheid van de burger en wordt in de media de nodige aandacht geschonken aan de consequenties van het Nieuw Burgerlijk Wetboek.

De verzekeringsmaatschappijen hebben daarom de afgelopen jaren een verhoging van het eigen risico en een scherpere afbakening van de verzekerbare risico's doorgevoerd. Dit betekent een toename van de kosten voor de verzekerde gemeente. Om deze kosten zo veel mogelijk te beperken is het van belang om het beheer van de openbare ruimte goed te organiseren.

Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten

De Gemeentewet schrijft voor dat gemeenten een begroting, meerjarenraming, jaarrekening en jaarverslag maken en geven enkele vereisten waaraan de genoemde documenten dienen te voldoen. Artikel 186 van de Gemeentewet bepaalt dat de begroting, de begrotingswijzigingen, de meerjarenraming, het jaarverslag en de jaarrekening, van gemeenten voldoen aan bij of krachtens algemene maatregel van bestuur te geven regels. Vanaf 2004 geldt hiervoor het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV).

Activeren en reguleren kapitaalgoederen

De richtlijnen in de BBV zijn in 2017 aangescherpt. De gemeente is verplicht tot het activeren van maatschappelijk nut investeringen (wegen en groen) en het reguleren van rentepercentage als onderdeel van de kapitaallasten. Groot onderhoud wordt niet geactiveerd tenzij de levensduur van de constructie verlengd wordt.

Code Milieu Verantwoord Wegbeheer

In 2008 heeft het ministerie van VROM alle wegbeheerders verzocht om de Code Milieu Verantwoord Wegbeheer te ondertekenen. Het gaat hierbij om het verwijderen van teerhoudend asfalt.

VN-Verdrag Handicap

Het doel van dit verdrag is een gelijkwaardige participatie van mensen met een beperking in de maatschappij. Dit houdt voor gemeenten in dat zij de fysieke toegankelijkheid in de openbare ruimte dienen te verbeteren. Voorbeelden zijn blindegeleidestroken, brede stoepen zonder drempels en obstakels, en harde ondergrond van wandelpaden. Het CROW heeft hiervoor publicatie 337 'Richtlijn toegankelijkheid' opgesteld.

Wet geluidhinder

De Wet geluidhinder is een onderdeel van de wetgeving rondom geluid in Nederland. De Wet geluidhinder gaat over geluid dat veroorzaakt wordt door wegverkeer, railverkeer en gezoneerde industrieterreinen. Het doel van de Wet geluidhinder is het beschermen van de mens tegen geluidshinder.

Omgevingswet

Naar verwachting treedt de Omgevingswet vanaf 2021 in werking. Deze wet bundelt de wetgeving en de regels voor ruimte, wonen, infrastructuur, milieu, natuur en water. Daarmee vormt de wet de basis voor het integraal beheer van en voor de ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving. Gemeentes zijn verplicht om een strategische omgevingsvisie voor de lange termijn vast te stellen. Deze wordt vervolgens uitgewerkt in een omgevingsplan. Het wegenbeheerplan is onderdeel van het omgevingsplan.

Bestuurlijk kader

Coalitieakkoord 2022-2026 'Hilversum koesteren'

In het dit programma wordt ingegaan op de leefomgeving, bereikbaarheid en veiligheid binnen de gemeente. Uitgangspunt is dat de gemeente Hilversum blijft groeien, met behoud van de groene omgeving ten opzichte van de aanwezig cultuur en recreatie en van huisvesting. Men wil een rol pakken als het gaat om klimaatverandering, zowel voor het opwekken van groene energie als voor het opvangen van extreem weer.

Programmabegroting 2021 (nota kapitaalgoederen):

Het onderhoud aan het verhardingen areaal is op B-niveau. Eén van de belangrijkste thema's is het verder ontwikkelen van projecten voor woningbouw op diverse locaties en de aanpak van de stationsomgeving in Hilversum, waarbij duurzaamheid, wonen, welzijn en mobiliteit niet uit het oog worden verloren.

Het verbeteren van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming naar en in Hilversum is een belangrijke doelstelling. Aandachtspunten zijn het realiseren van een autoluw centrum, het verbeteren van de doorstroming op de buitenring en een onderzoek naar de vermindering van de verkeersintensiteit op de Johannes Geradtsweg.

Kadernota 2021 'Samen uit de coronacrisis'

Deze nota is bedoeld om de financiële situatie op orde te houden. Naast het voortbouwen op het oplossen van de grote tekorten van 2020 en de nog altijd voortdurende onzekerheid over de financiële impact van corona, wordt in de kadernota ook de blik op de toekomst van de gemeente Hilversum gericht. De kadernota is op de volgende fundamenten gestoeld:

- Hilversum en haar inwoners uit de coronacrisis loodsen;
- De zorg voor de Hilversummers is onverminderd;
- Een structureel sluitende begroting;
- Investeren in de toekomst van Hilversum.

Mobiliteitsvisie 2040 Hilversum

In de mobiliteitsvisie is aangegeven hoe de gemeente het verkeer, vervoer en bereikbaarheid wil regelen in de toekomst. Hiervoor is met verschillende partijen samengewerkt. Bij het maken van de toekomstplannen voor mobiliteit zijn natuur, economie en leefbaarheid als belangrijke zaken benoemd om rekening mee te houden. Duurzaamheid, groen en vernieuwing zijn de sleutelwoorden in de mobiliteitsvisie, waarbij Hilversum een stad blijft om in te wonen, te leven, te werken en om te bezoeken. De omgeving is nog steeds aangenaam en groen, waarbij het karakter van Hilversum blijft behouden.

Richtlijnen

CROW

Naast wettelijke en bestuurlijke uitgangspunten zijn richtlijnen opgesteld ten bate van effectief onderhoud in de buitenruimte. De richtlijnen worden beheerd door het CROW, het kennisinstituut op het gebied van de GWW-sector. De belangrijkste richtlijnen die van invloed zijn op het wegenareaal zijn:

- Publicatie 147: Wegbeheer 2011;
- Publicatie 210: Richtlijn omgaan met vrijgekomen asfalt 2015;
- Publicatie 264: Handboek verkeerswetgeving 2008;
- Publicatie 380: Beeldkwaliteitscatalogus openbare ruimte 2018;
- Publicatie 328 t/m 331: Handboek wegontwerp;
- Publicatie 337: Richtlijn toegankelijkheid.

Duurzaam veilig

Wegbeheerders moeten onverminderd doorgaan met (her)inrichting van straten en wegen volgens dit principe. Duurzaam Veilig of Duurzaam Veilig Verkeer is een overheidsinitiatief om de verkeersveiligheid te vergroten. Het initiatief richt zich op het voorkomen van ongevallen en waar dit niet mogelijk is, op het beperken van letsel.

Bijlage 2 Begrippenlijst

Begrip	Betekenis	Toelichting
BBV	Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten	Het BBV bevat de wettelijke regelgeving voor het opstellen van jaarlijkse begrotings- en verantwoordingsstukken.
BGT	Basisregistratie Grootchalige Topografie	Een digitale kaart van Nederland waarop gebouwen, wegen, waterlopen, terreinen en spoorlijnen eenduidig zijn vastgelegd.
CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegbouw en Verkeertechniek	Een stichting die zich opstelt als kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid. CROW houdt zich daarnaast bezig met aanbesteden en contracteren.